

INSTALLATION TIPS

GENERAL INSTRUCTIONS

CLEAN MATING SURFACES of all foreign material. Use a degreaser.

CLEAN THREADS of bolts/studs using a wire brush; all nuts/threaded holes use a bottoming tap.

Determine Which Bolts extend into the coolant passages. Those **entering** the coolant passages require a pliable non-hardening sealer on the bolt threads and the underside of bolt head. Those **not entering** the coolant passages require oil on the bolt threads and underside of the bolt head.

Exhaust Assembly: Apply a high temperature anti-seize lubricant to the threadings.

CHECK ALL CASTINGS for flatness; straighten, resurface or replace if out of flat conditions exists.

CYLINDER HEAD AND BLOCK: refer to OEM manual to determine flatness tolerances and resurfacing limitations.

Attach and align gasket(s) following any directional markings shown on the gasket. If no markings exist, simply install the gasket by matching the gasket to engine deck surface.

Fiber Faced Gasket(s) are to be installed dry. **Metal Faced Gasket(s)** require a thin even coat of sealer, to be applied to the metal side(s) of the gasket.

FINAL ASSEMBLY always requires torquing of fasteners according to OEM specifications. For certain assemblies we have provided specific torquing specifications.

NOTE: CYLINDER HEAD torquing procedures are critical and therefore we recommend to double-check with OEM.

Some procedures may be repeated with additional specific information for your application.

HEAD GASKET

IMPORTANT: For marine applications, the head gaskets supplied in this set have revised coolant holes, allowing the gaskets to be used on all Mark IV blocks.

ATTACH AND ALIGN GASKET(S) FOLLOWING ANY DIRECTIONAL MARKINGS SHOWN ON THE GASKET. If no markings exist, install the gasket by matching the gasket to engine deck surface.

FIBER FACED GASKET(S) are to be installed dry. **METAL FACED GASKET(S)** require a thin even coat of sealer, to be applied to the metal side(s) of the gasket.

VALVE STEM SEALS

REMOVE BURRS (IF ANY) FROM VALVE STEMS. Use a fine stone or crocus cloth. Clean stems thoroughly to remove all abrasives or dust particles. Lubricate lightly.

INSTALL NEW SEALS.

UMBRELLA TYPE SEAL: Start valve stem seal over valve stem and push seal down on seal body until it touches top of valve stem guide or "boss". The seal will find its proper position on the stem once the engine starts.

REPLACE VALVE SPRING ASSEMBLIES. Compress springs just enough to install keepers. **IMPORTANT:** Excessive compression can result in spring retainer damaging valve stem seal. Release spring carefully.

VALVE COVER AND PUSH ROD COVER GASKETS

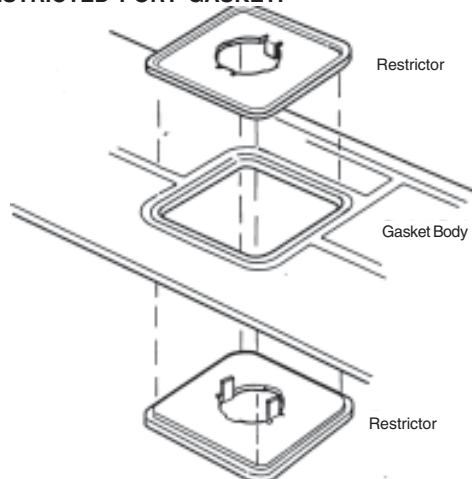
ATTACH AND ALIGN GASKET TO COVER. Apply quick-drying adhesive, sparingly in several places on the mating surface of cover. If gasket has installation tabs, adhesive is **not** required.

Mount gasket on cover. **Allow time for adhesive to set.** Test for slippage with light pressure. If gasket moves, allow more time.

REINSTALL COVER TO ENGINE. Torque securely to OEM specifications. Over-torquing can distort cover and cause leakage.

INTAKE MANIFOLD GASKET

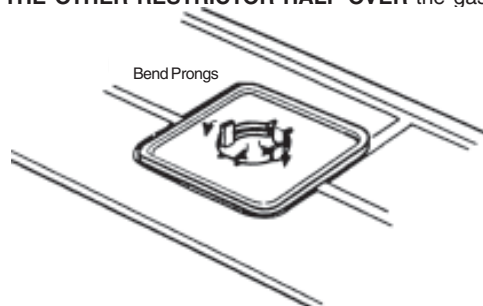
RESTRICTED PORT GASKET:



PLACE 1 RESTRICTOR HALF - with prongs up - on the workbench.

POSITION THE CENTER PORT OF THE MANIFOLD GASKET over the restrictor half.

PLACE THE OTHER RESTRICTOR HALF OVER the gasket's center port.



BEND THE 2 PRONGS OF THE LOWER RESTRICTOR HALF OUTWARD over the outer edge of the upper restrictor half using a blunt tool. Make certain the prongs are pressed down tightly so that the restrictor assembly is held securely in the gasket body. Turn the gasket over and repeat the prong bending operation with the other restrictor half.

IMPORTANT: When properly installed, the outer edge of the upper and lower restrictor halves will overlap the gasket body around the center port. Failure to do so may cause restrictor to slide out of position.

ATTACH AND ALIGN GASKET(S) TO CYLINDER HEAD(S). Apply quick-drying adhesive, sparingly in several places, on the cylinder heads. Mount gasket(s) on cylinder head(s). **Allow time for adhesive to set.** Test for slippage with light pressure. If gasket moves, allow more time.

INSTALL END STRIPS.

IMPORTANT: End strips should be compressed 15%-60% between the manifold and block.

PRIOR TO REINSTALLING INTAKE MANIFOLD apply a small dab of RTV to the 4 corner intersections between the end seals and gaskets. **IMMEDIATELY PROCEED** to the next step, as RTV normally sets up in 10-15 minutes.

REINSTALL INTAKE MANIFOLD TO ENGINE. Torque securely to OEM specifications.

-Continued-

WATER OUTLET, WATER PUMP, FUEL PUMP and TIMING COVER GASKETS

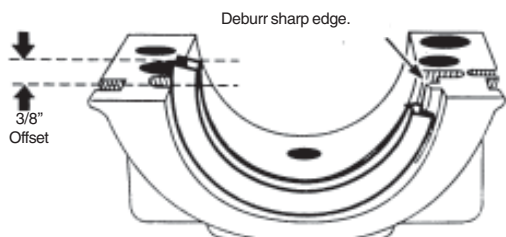
TO ASSIST IN ALIGNMENT AND SEALING DURING ASSEMBLY, apply a thin coat of tacky gasket sealer, to both sides of gasket(s).

ROTATING SHAFT SEALS

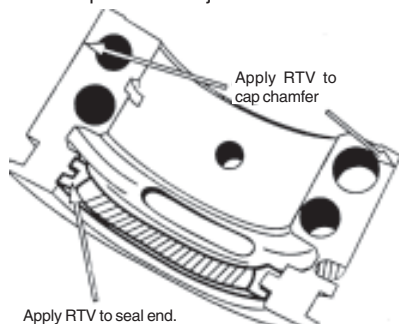
PRIOR TO INSTALLING THE ROTATING SHAFT AND/OR SEAL apply a thin coat of lubricant, such as grease, on the sealing lip and shaft.

IMPORTANT: Do not install any seal without break-in lubricant protection

REAR MAIN BEARING SEAL



REMOVE BURRS (IF ANY) from the inside diameter of the sealing housing where the cap and block join. Use a fine stone or crocus cloth.



INSTALL SEAL HALVES. The seal lip must be toward the front of the engine. Make certain that the seal parting lines are offset by 3/8".

Apply a thin coat of RTV to the seal ends the protrude from the cap and block.

IMPORTANT: When applying RTV to the seal parting lines **MAKE CERTAIN** that RTV does not come in contact with the helix grooves on the seal lip. Only a small "wipe" of RTV is required on the parting lines. Also, apply RTV along the chamfer at the sides of the cap.

LUBRICATE SURFACE of seal lip and crankshaft by applying a thin coat of motor oil or grease. If engine will not be started within several days, grease is recommended.

REINSTALL CAP TO ENGINE. Set the crank end play to manufacturers specifications.

OIL PAN GASKET

ATTACH AND ALIGN GASKET(S). Apply quick-drying adhesive, sparingly in several places on the engine casting or oil pan (depending upon engine model). Mount gasket (or gaskets and seals, if multipiece) on surface where adhesive was applied. **Allow time for adhesive to set.** Test for slippage with light pressure. If gasket moves, allow more time.

PRIOR TO INSTALLING OIL PAN apply a small dab of RTV where all gaskets and seal(s) meet. **IMMEDIATELY PROCEED** to the next step, as RTV normally sets up in 10-15 minutes.

REINSTALL OIL PAN TO ENGINE. Install cap screws, finger tight. Torque cap screws to OEM specifications. Over-torquing can distort pan and cause leakage.

TEST RUN ENGINE. Check all mating areas thoroughly to determine that all seals hold during the operation.

INSTRUCTIONS GENERALES

DEBARRASSEZ LES SURFACES DE CONTACT de tout corps étranger avec un produit dégraissant.

NETTOYEZ LES FILETAGES de tous les boulons/goujons avec une brosse métallique, et à l'aide d'un taraud finisseur pour tous les écrous/trous filetés.

Localisez les boulons qui dépassent dans les conduits de refroidissement. Il convient d'appliquer du produit d'étanchéité flexible non durcissant sur le filetage et sous le tête de ceux **qui pénètrent** dans les conduits de refroidissement. Il faut appliquer de l'huile sur le filetage et sous la tête de ceux qui **ne pénètrent pas** dans ces conduits.

Echappement: Appliquez un lubrifiant dégrippant pour hautes températures sur les filetages.

CONTROLEZ TOUTES LES PIECES MOULEES pour vérifier leur planéité; redressez-les, réusinez-les ou remplacez-les si elles sont déformées.

CULASSE ET BLOC-CYLINDRES: Reportez-vous au manuel de constructeur original pour déterminer les tolérances de planéité et les limites de réusinage.

Fixez et alignez le(s) joint(s) en repérant tout repère d'orientation apparaissant sur le joint. En l'absence de repères, posez simplement le joint en l'ajustant à la surface de carter-moteur.

Les joints à face en fibre doivent être posés à sec. Il faut appliquer une mince couche de produit d'étanchéité sur le(s) côté(s) métalliques des **joints à faces métalliques**.

L'ASSEMBLAGE FINAL requiert toujours le serrage des fixations aux couples prescrits par le constructeur original. Nous avons indiqué des spécifications de serrage précises pour certains ensembles.

REMARQUE: Les procédures de serrage des CULASSES sont extrêmement importantes. Nous recommandons par conséquent de les vérifier auprès du constructeur original du matériel.

Il se peut que nous décrivions certaines procédures à plusieurs reprises, en y ajoutant des informations précises qui s'appliquent dans votre cas.

GARNITURE DE TETE

IMPORTANT: Les joints de culasse composant ce jeu comportent des trous de refroidissement modifiés, ce qui permet de les utiliser sur tous les blocs Mark IV pour les applications marines.

FIXEZ ET ALIGNEZ LE(S) JOINT(S) EN RESPECTANT TOUT REPERE D'ORIENTATION APPARAISSANT DESSUS. En l'absence de repères, posez simplement le joint en l'ajustant à la surface du carter-moteur.

LES JOINTS A FACES EN FIBRE doivent être posés à sec. Quant aux **JOINTS A FACES METALLIQUES**, il convient d'appliquer une mince couche uniforme de produit d'étanchéité sur leur(s) côté(s) métallique(s).

JOINTS DE TIGRES DE SOUPAPES

EBAVUREZ (LE CAS ECHEANT) LES TIGES DE SOUPAPES.

Utilisez pour cela une pierre fine ou une toile à polir. Nettoyez les tiges à fond pour éliminer toutes particules abrasives ou poussiéreuses. Graissez-les légèrement.

POSEZ DES JOINTS NEUFS

JOINT EN PARAPLUIE: Amorcez la pose du joint de tige de soupape sur la tige et abaissez le joint sur le corps du joint jusqu'à ce qu'il touche le haut du guide ou bossage de la tige de soupape. Le joint s'ajustera bien sur la tige lorsque le moteur démarrera.

REPLACEZ LES RESSORTS DE SOUPAPES. Comprimez les ressorts juste assez pour mettre en place les cliquets. **IMPORTANT:** En cas de compression excessive, le dispositif de retenue du ressort risque d'endommager le joint de tige de soupape. Détendez le ressort avec précaution.

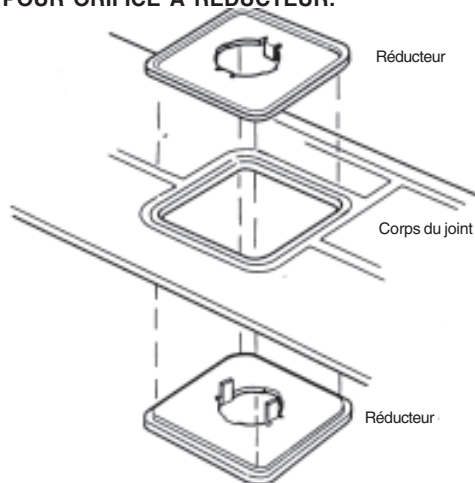
GARNITURES DE COUVERCLE DE SOUPAPES ET DE TIGE DE POUSSOIR

FIXEZ ET ALIGNEZ LE JOINT SUR LE COUVERCLE. Appliquez une petite quantité d'adhésif à séchage rapide à plusieurs endroits sur la surface de contact du couvercle. Si le joint comporte des languettes d'installation, **inutile** d'utiliser de l'adhésif. Posez le joint sur le couvercle. **Laissez l'adhésif prendre.** Assurez-vous que le joint ne glisse en appuyant légèrement dessus. S'il bouge, laissez plus de temps à l'adhésif pour prendre.

REINSTALLER LE COUVERCLE DE SUR LE MOTEUR. Serrer fermement au couple spécifié par le constructeur original de matériel. Trop serrer peut tordre le couvercle et provoquer des fuites.

JOINT DE COLLECTEUR D'ADMISSION

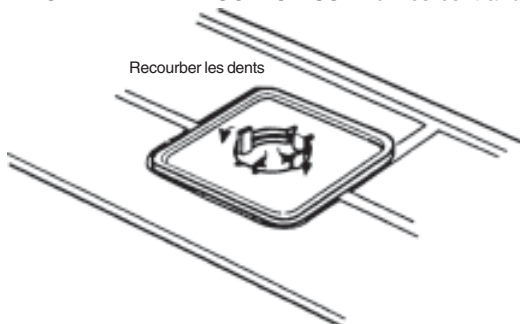
JOINT POUR ORIFICE A REDUCTEUR:



PLACEZ 1 DEMI-REDUCTEUR - dents tournées vers le haut sur l'établi.

POSITIONNEZ L'ORIFICE CENTRAL DU JOINT DE COLLECTEUR sur le demi-réducteur.

PLACEZ L'AUTRE DEMI-REDUCTEUR SUR l'orifice central du joint.



RECOURBEZ LES 2 DENTS DU DEMI-REDUCTEUR INFERIEUR VERS L'EXTERIEUR par-dessus le bord extérieur du demi-réducteur supérieur à l'aide d'un outil contondant. Veillez à bien abaisser les dents pour que le réducteur soit maintenu bien en place dans le corps du joint. Retournez celui-ci et recourbez les dents de l'autre demi-réducteur.

IMPORTANT: Lorsque les demi-réducteurs supérieur et inférieur sont bien en place, leur rebord extérieur recouvre le corps du joint autour de l'orifice central. Sinon, le réducteur risque de glisser hors de sa position

FIXEZ ET ALIGNEZ LE(S) JOINT(S) SUR LA (LES) CULASSE(S). Appliquez de petites quantités d'adhésif à séchage rapide à plusieurs endroits sur les culasses. Posez le(s) joint(s) sur la (les) culasse(s). **Laissez à l'adhésif le temps de prendre.** Assurez-vous que le joint ne glisse pas. S'il se déplace, donnez à l'adhésif un peu plus de temps pour prendre.

POSEZ LES BANDES D'EXTREMITE. Retirez le dos des bandes d'extrémité et installez celles-ci en appuyant fermement dessus.

IMPORTANT: Les bandes d'extrémité doivent être comprimées à 15%-60% entre le collecteur et le bloc.

AVANT DE REMONTER LE COLLECTEUR D'ADMISSION, appliquez une petite quantité de RTV aux 4 intersections d'angles entre les joints d'extrémité et garnitures. **PASSEZ IMMEDIATEMENT** à l'opération suivante car le RTV prend généralement en 10-15 minutes.

REMONTEZ LE COLLECTEUR D'ADMISSION SUR LE MOTEUR. Serrez bien les fixations au couple prescrit par le constructeur original du matériel.

JOINTS DE SORTIE D'EAU, DE POMPE A EAU, DE POMPE A CARBURANT ET DE COUVERCLE DE CARTER DE DISTRIBUTION

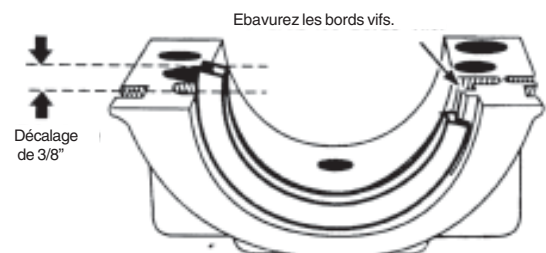
POUR LE FACILITER L'ALIGNEMENT ET L'ETANCHEIFICATION PENDANT LE MONTAGE, appliquez une mince couche de produit d'étanchéité adhésif sur les deux côtés des joints.

JOINTS D'ARBRES ROTATIFS

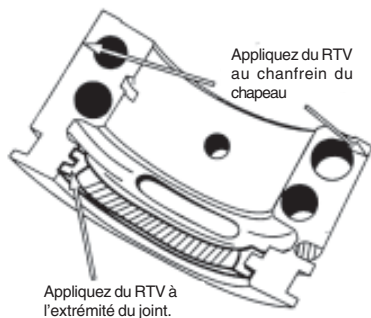
AVANT DE POSER L'ARBRE ROTATIF ET/OU LE JOINT, appliquez une mince couche de lubrifiant, graisse par exemple, sur la lèvre du joint et sur l'arbre.

IMPORTANT: Ne posez aucun joint sans le protéger avec du lubrifiant de rodage.

JOINT DE ROULEMENT ARRIERE PRINCIPAL



RETIREZ LES BAVURES (S'IL Y A LIEU) de diamètre interne de la chambre d'étanchéité là où le chapeau et le bloc s'unissent. Utilisez une pierre fine ou une toile à polir.



POSEZ LES DEMI-JOINTS. La lèvre de joint doit être tournée vers l'avant du moteur. Veillez à ce que les lignes de séparation du joint soient décalées de 3/8".

Appliquez une mince couche de RTV aux extrémités du joint qui dépassent du chapeau et du bloc.

IMPORTANT: Lorsque vous appliquez du RTV aux lignes de séparation, **VEILLEZ** à ce qu'il n'y ait aucun contact entre le RTV et les rainures hélicoïdales de la lèvre du joint. Les lignes de séparation ne demandent qu'une très légère application de RTV. Appliquez également du RTV le long du chanfrein des bords du chapeau.

LUBRIFIEZ LA SURFACE du rebord du joint et du vilebrequin en appliquant une couche fine d'huile de moteur ou de graisse. Si le moteur n'est pas mis en route avant plusieurs jours, la graisse est recommandée.

REINSTALLEZ LE CHAPEAU SUR LE MOTEUR. Réglez le jeu axial du vilebrequin aux spécifications du fabricant.

JOINT DE CARTER

FIXEZ ET ALIGNEZ LE(S) JOINT(S). Appliquez de petites quantités d'adhésif à séchage rapide en plusieurs endroits sur la partie moulée du moteur ou sur le carter (suivant le type de moteur). Posez le joint (ou les joints et garnitures, s'ils sont multipièces) sur la surface où l'adhésif a été appliqué. **Donnez à l'adhésif le temps de prendre.** Assurez-vous que le joint ne glisse pas en appuyant légèrement dessus. S'il bouge, accordez à l'adhésif plus de temps pour prendre.

AVANT DE MONTER LE CARTER, appliquez une petite quantité de RTV sur tous les points de contact entre joints et garniture(s). **PASSEZ IMMEDIATEMENT** à l'opération suivante car le RTV prend généralement en 10-15 minutes.

REMONTÉZ LE CARTER SUR LE MOTEUR. Insérez les vis borgnes et serrez-les à la main. Serrez-les ensuite au couple prescrit par le constructeur original du matériel. Un serrage excessif risque de déformer le carter et de provoquer des fuites.

TEST DU MOTEUR. Vérifiez soigneusement toutes les surfaces de contact pour vous assurer que tous les joints tiendront lors du fonctionnement.

INSTRUCCIONES GENERALES

LIMPIE LAS SUPERFICIES DE CONTACTO, quitándoles todo material extraño. Use un desgrasante.

LIMPIE LAS ROSCAS, de todos los pernos/prisioneros, usando un cepillo de alambre; use un macho cilíndrico en todos los agujeros roscados/tuercas.

Determine Cuales Pernos se extienden en los conductos del enfriador. Los que **entran** a los conductos del enfriador requieren un sellador flexible antiendurecedor en las roscas de los pernos y en la parte inferior de la cabeza del perno. Los que **no entran** a los conductos del enfriador requieren aceite en las roscas de los pernos y en la parte inferior de la cabeza de los pernos.

Ensamblaje del Escape: Aplique a las roscas un lubricante antiagarrotador a alta temperatura.

VERIFIQUE TODAS LAS PIEZAS FUNDIDAS, para verificar que estén planas; enderécelas, vuelva a restaurarles la superficie o reemplácelas, si no están planas.

BLOQUE Y CULATA DE CILINDROS: consulte el manual del fabricante del equipo original, para determinar las tolerancias de planeidad y las limitaciones de restauración de superficie.

Fije y alinee la(s) empaquetadura(s), siguiendo cualquier marca con instrucciones que tenga la empaquetadura. Si no hay ninguna marca, simplemente instale la empaquetadura, haciendo coincidir la empaquetadura con la superficie de la plataforma del motor.

La(s) Empaquetadura(s) con Revestimiento de Fibra deben instalarse en seco. **La(s) Empaquetadura(s) con Revestimiento de Metal** requieren una capa delgada y uniforme de sellador aplicada al (a los) lado(s) de metal de la empaquetadura.

EL ENSAMBLAJE FINAL siempre requiere torsión de los sujetadores, de acuerdo con las especificaciones del fabricante del equipo original. Para ciertos ensamblajes, hemos proporcionado especificaciones específicas de torsión.

NOTA: Los procedimientos de torsión de la CULATA DE CILINDROS son críticos y por lo tanto recomendamos una doble verificación con los fabricantes del equipo original.

Algunos procedimientos se pueden repetir con la información adicional específica para su aplicación.

EMPAQUETADURA DE CULATA

IMPORTANTE: Para aplicaciones marinas, las empaquetaduras de culata en este juego incluyen aberturas modificadas para el agua de enfriamiento, permitiendo el uso de las empaquetaduras en todos los bloques de motor Mark IV.

FIJE Y ALINEE LA(S) EMPAQUETADURA(S), SIGUIENDO CUALQUIER MARCA CON INSTRUCCIONES QUE LA EMPAQUETADURA TENGA. Si no hay ninguna marca, simplemente instale la empaquetadura, haciendo coincidir la empaquetadura con la superficie de la plataforma del motor.

LA(S) EMPAQUETADURA(S) CON REVESTIMIENTO DE FIBRA deben instalarse en seco. **LA(S) EMPAQUETADURA(S) CON REVESTIMIENTO DE METAL** requieren una capa delgada y uniforme de sellador aplicada al(a los) lado(s) de metal de la empaquetadura.

SELLOS DE VASTAGO DE VALVULA

REMUEVA LAS REBABAS (SI LAS HAY) DE LOS VASTAGOS DE VALVULA. Use una piedra fina o una tela de esmeril. Limpie minuciosamente los vástagos para remover todas las partículas abrasivas o de polvo. Lubrique levemente.

INSTALE LOS SELLOS NUEVOS.

SELLO DE TIPO SOMBRERETE: Proceda a pasar el sello por el vástago de la válvula, empujándolo hacia abajo hasta hacer contacto con la guía del vástago de válvula o su lomo. Al hacer funcionar el motor, el sello quedará posicionado correctamente en el vástago de la válvula.

REEMPLACE LOS ENSAMBLAJES DE LOS MUELLES DE VALVULA. Comprima los muelles justo lo suficiente para instalar las abrazaderas. **IMPORTANTE:** El exceso de compresión puede resultar en que el retén de muelle dañe el sello del vástago de la válvula. Suelte el muelle cuidadosamente.

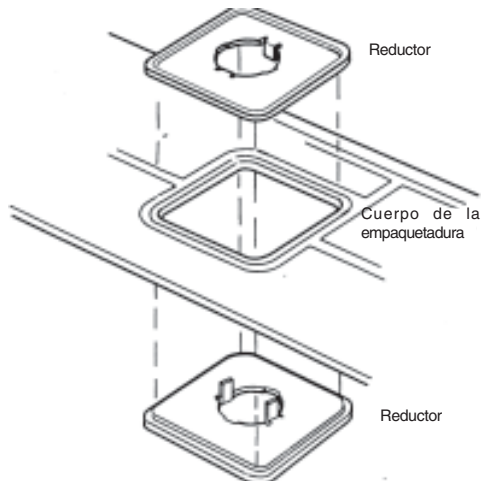
EMPAQUETADURAS DE CUBIERTA DE VALVULA O TAPA DE BALANCINES

FIJE Y ALINEE LA EMPAQUETADURA A LA CUBIERTA. Aplique una pequeña cantidad de adhesivo de secado rápido en varios lugares en la superficie de contacto de la cubierta. Si la empaquetadura tiene lengüetas de instalación, **no** se requiere un adhesivo. Monte la empaquetadura en la cubierta. **Deje que transcurra el tiempo suficiente para que el adhesivo se endurezca.** Con una ligera presión, haga una prueba para ver si se desliza. Si la empaquetadura se mueve, deje que transcurra más tiempo.

REINSTALE LA CUBIERTA EN EL MOTOR. Haga el apretado según las especificaciones de torsión del equipo original. El exceso de torsión puede producir deformación de la cubierta y fugas del aceite.

EMPAQUETADURAS DE MULTIPLE DE ADMISION

EMPAQUETADURA DE ABERTURA REDUCIDA:



COLOQUE UNA MITAD DEL REDUCTOR - con las puntas de agarre hacia arriba - en el banco de trabajo.

POSICIONE LA ABERTURA CENTRAL DE LA EMPAQUETADURA DE MULTIPLE sobre la mitad del reductor.

POSICIONE LA OTRA MITAD DEL REDUCTOR sobre la abertura central de la empaquetadura.



DOBLE HACIA FUERA LAS DOS PUNTAS DE LA MITAD INFERIOR DEL REDUCTOR sobre el borde exterior de la mitad superior del reductor, empleando para tal una herramienta sin filo. Asegúrese de que las puntas de agarre queden bien apretadas de modo que el conjunto reductor se mantenga en lugar con firmeza en el cuerpo de la empaquetadura. Invierta la empaquetadura y repita la operación de doblar las puntas de agarre con la otra mitad del reductor.

IMPORTANTE: Con el reductor instalado debidamente, los bordes exteriores de sus mitades superior e inferior quedarán sobrepuestos al cuerpo de la empaquetadura alrededor de la abertura central. De no ser así, el reductor podrá salir de su lugar.

COLOQUE Y ALINEE LA(S) EMPAQUETADURA(S) EN LA(S) CULATA(S) DE CILINDROS. Aplique una pequeña cantidad de adhesivo de secado rápido en varios puntos de la(s) culata(s). Instale la(s) empaque-tadura(s) en la(s) culata(s) de cilindros. **Deje endurecer el adhesivo por un tiempo.** Verifique si hay deslizamiento, aplicando una ligera presión. Si la empaquetadura se desplaza, deje pasar más tiempo.

INSTALE LAS TIRAS DE EXTREMO. Remueva el forro de las tiras de extremo y apriételas en lugar con firmeza.

IMPORTANTE: Las tiras de extremo deben comprimirse de 15% a 60% entre el múltiple y el bloque del motor.

ANTES DE REINSTALAR EL MULTIPLE DE ADMISION aplique una pequeña porción de sellador RTV en los 4 puntos de unión de los sellos de extremo y las empaquetaduras. **PROCEDA INMEDIATAMENTE** al paso siguiente, pues el sellador RTV empieza a endurecerse normalmente dentro de unos 10 a 15 minutos.

REINSTALE EL MULTIPLE DE ESCAPE EN EL MOTOR. Apriete según las especificaciones de torsión del equipo original.

EMPAQUETADURAS DE SALIDA DE AGUA, BOMBA DE AGUA, BOMBA DE COMBUSTIBLE Y TAPA DE DISTRIBUCION

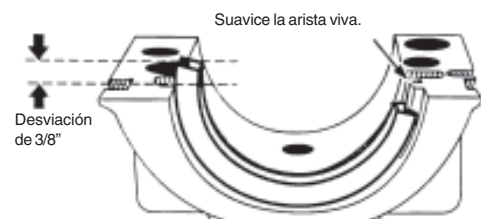
PARA FACILITAR LA ALINEACION Y EL SELLADO DURANTE EL ARMADO, aplique una capa ligera de cemento adherente para juntas en uno y otro lado de la(s) empaquetadura(s).

SELLOS DE EJE DE ROTACION

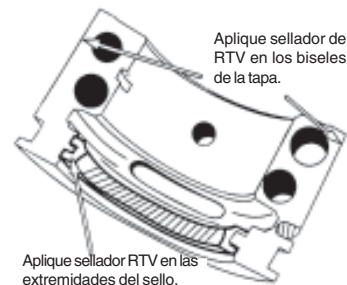
ANTES DE INSTALAR EL EJE DE ROTACION Y/O SELLO aplique una capa leve de lubricante, tal como grasa, en el borde obturador y el eje.

IMPORTANTE: No instale un sello sin la protección de un lubricante de estreno.

SELLO DEL COJINETE PRINCIPAL TRASERO



QUITE LAS REBABAS (SI LAS HAY) del diámetro interior del rebajo del sello donde se juntan la tapa y el bloque. Utilice una piedra fina de amolar ou tela fina de esmeril.



INSTALE LAS MITADES DE LOS SELLOS. El filo del sello debe orientarse hacia la parte delantera del motor. Asegúrese de un desplazamiento de 3/8" en las líneas de separación del sello.

Aplique una capa fina de sellador RTV en los extremos del sello que sobresalen de la tapa y el bloque.

IMPORTANTE: Al aplicar el sellador RTV en las líneas de separación **ASEGURESE** de que el sellador no entre en contacto con las ranuras espirales en el filo del sello. Se requiere solo un toque ligero del sellador RTV en las líneas de separación. Aplique el RTV también a lo largo del bisel en los lados de la tapa.

LUBRIQUE LA SUPERFICIE del filo del sello y el cigüeñal aplicando una capa fina de aceite de motor o grasa. Si el motor no se pondrá a funcionar dentro de unos días, se recomienda el uso de grasa.

REINSTALE LA TAPA EN EL MOTOR. Ajuste el juego longitudinal del brazo de cigüeñal según las especificaciones del fabricante.

EMPAQUETADURA DE COLECTOR DE ACEITE

COLOQUE E ALINEE LA(S) EMPAQUETADURA(S). Aplique una pequeña cantidad de adhesivo de secado rápido en varios puntos del bloque de motor o colector de aceite (según el modelo del motor). Instale la empaquetadura (o la empaquetadura y sellos, tratándose de varias piezas) en la superficie donde se aplicó el adhesivo. **Deje pasar tiempo hasta empezar a endurecerse el adhesivo.** Verifique si hay deslizamiento, aplicando una ligera presión. Si la empaquetadura se desplaza, deje pasar más tiempo.

ANTES DE INSTALAR EL COLECTOR DE ACEITE aplique una pequeña porción del sellador RTV en todos los puntos de unión de las empaquetadoras y los sellos. **PROCEDA INMEDIATAMENTE** al paso siguiente, pues el sellador RTV empieza a endurecerse normalmente dentro de unos 10 a 15 minutos.

REINSTALE EL COLECTOR DE ACEITE EN EL MOTOR. Instale y apriete a mano los tornillos de cabeza. Apriete los tornillos según las especificaciones de torsión del fabricante del equipo original. El exceso de torsión puede producir deformación del colector y fugas del aceite.

HAGA UNA PRUEBA INICIAL DEL MOTOR. Verifique minuciosamente todas la áreas de acoplamiento para determinar que todos los sellos estén sujetos durante la operación.